AAN
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

# Achtmal reiner Tunnelblick – keine Perspektive für die Fahrgäste

Im jüngsten Infoblatt des MVV zum Tieftunnel wimmelt es nur so von Fehlern, Halbwahrheiten und aus der Luft gegriffenen Behauptungen.

## *„Perspektive 1 – Pünktlichkeit und Betriebsqualität verbessern sich deutlich"*

Eindeutig falsch. Nach Starnberg, Fürstenfeldbruck, Neufahrn, Markt Schwaben und zum Flughafen soll pro Stunde eine S-Bahn mehr fahren als heute – aber keine zusätzlichen Gleise gebaut werden. Pünktlichkeit und Betriebsqualität werden dadurch noch schlechter. Außerdem sollen mindestens 168 Regionalexpress-Züge pro Tag (beide Richtungen) durch den Tieftunnel fahren und diese werden Störungen und Verspätungen aus Nürnberg, Ulm und Lindau mitten ins Münchner S-Bahn-Netz hineintragen.

## *„Perspektive 2– Bei Störungen in einem Tunnel dient der andere als Bypass"*

Bei Störungen auf der Stammstrecke enden die S-Bahnen in Pasing, Giesing, am Hauptbahnhof (Starnberger oder Holzkirchner Flügelbahnhof) oder am Ostbahnhof. Von allen diesen Punkten aus gibt es sehr gute Tram- U-Bahn- oder Regionalbahn-Verbindungen in die Innenstadt.
Der MVV behauptet aber: *„Unsere Fahrgäste werden nicht mehr vor den Toren der Stadt stranden, sondern weiter mit der S-Bahn bis in die Innenstadt fahren können."*
Der MVV wurde seinerzeit gegründet, um Regionalbahn, S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus mit ein- und demselben Fahrschein benutzen zu können. Wozu braucht man einen MVV, der die Existenz von U-Bahn und Tram schlicht leugnet und für den der Hauptbahnhof *„vor den Toren der Stadt"* liegt?
Im übrigen gilt: Die Regionalexpresse, die den Tieftunnel befahren sollen, würden den S-Bahnen den Platz wegnehmen. Bei einer Störung passen zusätzliche S-Bahnen dann gar nicht in den Tieftunnel!

## *„Perspektive 3– Die beliebtesten Bahnhöfe sind schnell erreichbar"*

Dieser Satz beschreibt einen entscheidenden Rechentrick bei allen Gutachten „Tieftunnel gegen S-Bahn-Südring": Zusätzliche S- oder Regionalbahnen zu diesen ohnehin schon stark frequentierten Bahnhöfen erzeugen rechnerisch auch den höchsten Fahrgastzuwachs. Unberücksichtigt bleibt dabei, dass in die Münchner Innenstadt ohnehin nur 9% mit dem Auto fahren – die Gutachten verbuchen diesen rechnerischen Fahrgastzuwachs aber als vermiedene Autofahrten.
*„Dank der dann zusätzlich zur Verfügung stehenden Bahnhöfe verteilen sich die Fahrgäste weiträumiger."* Statt den Fahrgästen viele, übers Stadtgebiet verteilte Umsteigeknoten (Heimeranplatz, Poccistraße, Kolumbusplatz) anzubieten, will der MVV sie „weiträumig" in wenigen, heute schon überlasteten Umsteigeknoten „verteilen".Besser lässt sich der Tunnelblick nicht beschreiben.
*„Entspanntes Ein-, Aus- und Umsteigen ist möglich."* Eine Dank Tieftunnel an die Kapazitätsgrenze gebrachte U3/U6 wird besonders entspanntes Umsteigen ermöglichen.

## *„Perspektive 4– Das S-Bahn-Angebot in der Region wird dichter"*

Nur teilweise richtig – das Angebot wird vor allem tagsüber dichter, also genau dann, wenn es keine Kapazitätsprobleme gibt (vgl. Perspektive 1). Dafür verlieren 3 von 5 Strecken (Weßling, Maisach und Grafing) den 10-Minuten-Takt und 6 von 12 Strecken (Starnberg, Weßling, Fürstenfeldbruck, Maisach, Markt Schwaben, Grafing) abends den 20-Minuten-Takt.
Mit dem 15-Minuten-Takt wird das Angebot also zur Hauptverkehrszeit und mit dem 30-Minuten-Takt im Spätverkehr jeweils um ein ganzes Drittel dünner – also genau zu den Zeiten, zu denen attraktive Takte besonders wichtig sind.
Weil dieses „dichtere" Angebot ohne zusätzliche Gleise auf den Außenstrecken gefahren werden soll,

wird die S-Bahn noch störungsanfälliger als heute.

## „Perspektive 5– Es gibt direkte Expresslinien"

Expresslinien erscheinen schön und nett, nur bringen sie genau die beschriebenen Taktverschlechterungen (Abschaffung des 10-Minuten-Takts) und auch neue Umsteigezwänge mit sich. Außerdem wird es langfristig lediglich zwei solcher Linien geben: Mammendorf – Ebersberg und Herrsching – Leuchtenbergring. Weitere Linien sind mangels eigener Gleise auf den Außenstrecken nicht möglich. Die Express-Linie nach Ebersberg ist eine Mogelpackung, denn dafür sollen die bis München durchfahrenden Züge des Filzen-Express (Grafing – Wasserburg) gestrichen werden. Die heute bestehenden Expressfahrten der S2 von Markt Schwaben nach München passen nicht in dieses Konzept und entfallen.

## „Perspektive 6- Die Verbindungen zu den Nachbarstädten in der Metropolregion werden enger"

Enger wird es höchstens auf den Gleisen – nach Abschluss des Ausbaus München – Augsburg sind keine weiteren Gleise rund um München in Sicht. Offizielle Planung ist, Regionalexpress-Züge von Lindau, Ulm und Nürnberg (via Augsburg) durch den Tieftunnel zum Flughafen zu führen. Eine Einbindung der Strecke aus Rosenheim, wie vom MVV unterstellt, ist mangels Brückenbauwerken erst gar nicht möglich.
*„Ob Landshut, Landsberg oder Pfaffenhofen: Mit dem zweiten Tunnel nimmt die Metropolregion München mehr und mehr Gestalt an"*: Dieser Satz ist vollkommen aus der Luft gegriffen und entbehrt jeder (Planungs-)Grundlage. Vielmehr sollen die Direktfahrten von München nach Wasserburg gestrichen werden und zwischen Landshut und München gibt es künftig zur Hauptverkehrszeit nur noch zwei statt heute drei Züge, da der dritte Zug via Neufahrner Kurve zum Flughafen geführt werden soll.

## „Perspektive 7 – Der Flughafen ist besser zu erreichen"

Eindeutig falsch – dank des offiziellen Freistaat-Konzepts wird der Flughafen schlechter erreichbar sein als heute. Für die schnellere Erreichbarkeit ist ausschließlich der viergleisige Ausbau zwischen Daglfing und Johanneskirchen erforderlich, nicht jedoch der Tieftunnel. Eine beschleunigte S8, wie vom MVV unterstellt, ist vom Freistaat nicht vorgesehen. Stattdessen sollen Flughafenfahrgäste die erwähnten Regionalzüge zum Flughafen nutzen.
Um am Flughafen Platz für diese Regionalzüge zu schaffen, muss aber die S8 bereits in Hallbergmoos enden. Dadurch werden S-Bahn-Fahrgäste, die am Stachus, Isartor oder dem Rosenheimer Platz einsteigen, zusätzliche Umsteigen und längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen.
Deshalb wird die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen 26 und nicht 23 Minuten betragen.- genau so viel wie eine beschleunigte S8 ohne Tieftunnel benötigt.

## „Perspektive 8 – Steigende Fahrgastzahlen tragen zum Klimaschutz bei"

Nur dann richtig, wenn diese Fahrgäste früher mit dem Auto gefahren sind. Nun fahren aber heute schon in die Innenstadt nur 9% mit dem Auto; über die Münchner Stadtgrenze aber 70%. Da aber nur Verbindungen zu den ohnehin „beliebtesten" Bahnhöfen verbessert, andere jedoch verschlechtert und neue Verbindungen überhaupt nicht geplant werden, wird es auch keine nennenswerten Verlagerungen vom Autoverkehr auf die S-Bahn geben können – eben weil in der Innenstadt schon heute fast alle öffentlich unterwegs sind.

## „Auch der Bund bekennt sich klar zur 2. Stammstrecke".

Auch diese Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Dem Finanzbedarf des Tieftunnels sind nicht nur in München bereits lange geplante Ausbauten (Markt Schwaben und Fürstenfeldbruck) geopfert worden, sondern in Hamburg steht deswegen der Bau einer ganzen S-Bahn-Linie (S4 nach Ahrensburg) auf dem Spiel. Diese Perspektive hat bereits für erheblichen Unmut unter den Bundestagsabgeordneten aus dem Raum Hamburg gesorgt – auch und gerade unter Abgeordneten der CDU!

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

AAN
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

# S-Bahn-Tieftunnel – die falsche Strategie!

Erfreulicherweise kommen heute schon 91% aller Besucher nicht mit dem Auto in die Münchner Innenstadt. Zu keinem Platz in Deutschland kommen anteilig so viele Leute mit dem Öffentlichen Verkehr(ÖV), wie zum Marienplatz. Es ist ökonomisch unsinnig, ÖV-Mittel in Höhe von 2 Milliarden Euro im Stadtzentrum zu investieren, wo der ÖV ohnehin dominiert.

Zum Marienplatz kommt man schnell, bequem und in dichtem Takt aus allen Richtungen. Das sind wesentliche Gründe für den hohen Anteil, den der ÖV am Gesamtverkehr in der Innenstadt hat. Weiter außerhalb besteht in der Regel nur noch in einer Richtung ein gutes Angebot, nämlich in Richtung Stadtzentrum. Querverbindungen in andere Richtungen fehlen oft. Entsprechend niedriger wird der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr, je weiter man vom Stadtzentrum entfernt ist.

**Für mehr Öffentlichen Verkehr im gesamten Münchner Stadtgebiet und in der Region müssen deshalb attraktive und leistungsfähige Querverbindungen und Tangenten gebaut werden. Dadurch kann jeder Stadtteil und jede Umlandgemeinde einen „kleinen Marienplatz" mit attraktivem ÖV aus vielen Richtungen erhalten.**
**Notwendig sind dafür die Tram-Tangenten, die Münchner Umlandbahn und der S-Bahn-Südring.**

Der Freistaat verfolgt mit S-Bahn-Tieftunnel und Express-S-Bahnen leider genau die falsche Strategie: für 2 Milliarden Euro würden Direktverbindungen zerbrochen und nur einige wenige bestehende Verbindungen geringfügig beschleunigt werden. Es würde jedoch keine einzige neue Verbindung hinzukommen. Es würde nur in genau jene Verbindungen investiert werden, auf denen der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr ohnehin schon am höchsten ist. So würde sich keine Verkehrsverlagerung erzielen lassen, im Gegenteil: der Autoverkehrs außerhalb des Mittleren Rings und im Umland würde weiter zunehmen.

Der Tieftunnel würde darüberhinaus eine folgenschwere Fehlentwicklung einleiten: anstatt die U-Bahn zu entlasten, würde er für die weitere Belastung der ohnehin stärkstfrequentierten U-Bahn-Strecken sorgen. Um dem vorzubeugen, plant die MVG bereits eine „U9" von der Münchner Freiheit über den Hauptbahnhof zur Implerstraße; de facto eine vierte U-Bahn-Stammstrecke parallel zur U3/U6. Diese würde – genau wie der S-Bahn-Tieftunnel – an den drei genannten Stellen äußerst komplizierte Anschluß- und Umbauten an den bestehenden Tunnelbauwerken erfordern und dadurch mindestens 1 Milliarde Euro kosten.
Und das nur, um die Fahrgäste, die per S-Bahn-Tieftunnel unnötigerweise in die Innenstadt geschaufelt würden, wieder aus der Innenstadt herauszuschaufeln!

**Die Geldverschwendung namens Tieftunnel würde zwangsläufig die nächste Geldverschwendung namens U9 zu Folge haben.**
**Es wären dann mindestens 3 Milliarden Euro nutzlos in der Münchner Innenstadt verbuddelt, und außerhalb des Mittleren Rings würde der Autoverkehr weiter ungehindert zunehmen.**

**Deshalb: S-Bahn-Südring plus Tram-Tangenten!**

Herausgeber: Matthias Hintzen, Herzogstr.112, 80796 München Druck: Eigendruck im Selbstverlag

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

AAN
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

# Nein zum S-Bahn-Tieftunnel!

## „Der Tunnel ist doch schon beschlossen"

Beschlossen wurde schon viel, was sich als nicht finanzierbar herausgestellt hat. Die weitaus bessere Alternative S-Bahn-Südring kostet maximal ein Drittel des Tieftunnels und bietet Zusatznutzen für den Schienenfernverkehr. Sie wird nur von DB und Freistaat abgelehnt mit folgenden Behauptungen:

## „Der Tunnel macht die S-Bahn zuverlässiger"

90% aller Störungen entstehen auf den Außenstrecken. Dort soll es zwar ein paar zusätzliche S-Bahnen, aber keine zusätzlichen S-Bahn-Gleise geben. Die Störungsanfälligkeit wird also noch größer werden. Außerdem soll es im zweiten Tunnel Mischverkehr mit dem „Überregionalen Flughafenexpress" geben. Dieser würde Vorrang vor der S-Bahn haben und Störungen aus Augsburg, Ulm und Memmingen mitten in das Münchner S-Bahn-Netz hineintragen.

## „Alle S-Bahn-Fahrgäste wollen in die Innenstadt."

Selbst der MVV gibt zu, dass zur Spitzenstunde alleine am Marienplatz 50% der S-Bahn-Fahrgäste umsteigen; also nicht in die Innenstadt wollen. Außerdem nutzen 70% der Pendler nicht die S-Bahn, sondern das Auto. Der gesamte Münchner Süden wird über den S-Bahn-Südring viel besser aus dem Umland erreichbar – und umgekehrt. Dieses bessere Angebot wird mehr Personen zum Umsteigen auf den ÖV bewegen.

## „Der Tunnel ist notwendig für den Flughafenexpress."

Notwendig für einen Flughafen-Express ist keine zweite Stammstrecke, sondern sind eigene S-Bahn-Gleise nach Johanneskirchen. Dort wird durch die Trennung von S-Bahn und Güterverkehr eine 13 Minuten schnellere Fahrt zum Flughafen möglich.
Der offizielle Flughafen-Express würde 23 Minuten vom Hauptbahnhof zum Flughafen benötigen; eine Express-S-Bahn durch die bestehende Stammstrecke 26 Minuten. Es sollen also 2 Milliarden Euro ausgegeben werden für 3 Minuten Fahrzeitgewinn.

## „Der S-Bahn-Südring ist nicht finanzierbar."

Der S-Bahn-Südring kostet maximal ein Drittel des Tieftunnels; also ca. 650 Millionen Euro. „Nicht finanzierbar" bedeutet nur, dass der Freistaat absichtlich einen schlechten Nutzen-Kosten-Faktor erzeugt hat. Damit wäre eine Förderung durch den Bund ausgeschlossen. Bei vernünftiger Betrachtung ergibt sich ein deutlich positiver Nutzen-Kosten-Faktor und damit eine Förderfähigkeit mit Bundesmitteln.

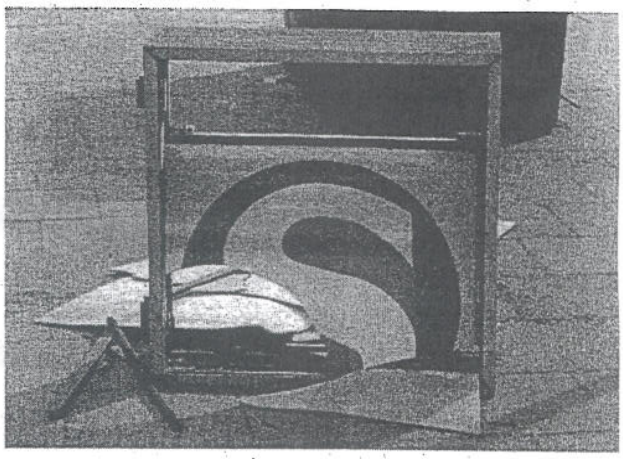
## „Der Tunnel ist planerisch viel weiter."

Nur teilweise richtig – die Detailplanung ist auch beim Tieftunnel noch nicht abgeschlossen. Entgegen aller Ankündigungen sind die Pläne für den Bereich Haidhausen bis heute nicht fertig. Erst dann kann das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, um Baurecht zu erlangen.
Dieses Verfahren dauert mindestens ein Jahr.

## „Wenn der Tunnel nicht kommt, bekommt München gar nichts"

„Nichts" ist immer noch besser, als ein milliardenschwerer Tunnel der nichts bringt. Wenn der Tunnel käme, wäre kein Geld mehr übrig für die sinnvollen und preiswerten Projekte – das wäre die größtmögliche Katastrophe für den Münchner Nahverkehr.

# Wie wurde der S-Bahn-Südring schlechtgerechnet?



Was haben DB und Freistaat mit der S-Bahn vor?

Ganz einfach: Durch ein möglichst schlechtes Betriebskonzept wurden möglichst wenige Fahrgäste errechnet und gleichzeitig wurde beim Bauablauf jeder nur denkbare Teilaspekt unnötig kompliziert und damit teuer gemacht.

## Betriebskonzept

Freistaat und Bahn haben vorgegeben, dass durch die bestehende S-Bahn-Stammstrecke nur noch maximal 24 S-Bahnen pro Stunde fahren sollen – 6 weniger als heute. Alle Untersuchungsergebnisse für den S-Bahn-Südring unterstellen also, dass weniger S-Bahnen als heute in die Innenstadt fahren. Somit errechnen die Gutachter zwangsläufig mehr Fahrgäste für den Tieftunnel als für den S-Bahn-Südring.

Dabei erhielt die bestehende Stammstrecke erst 2003 ein neues Signalsystem, das laut damaliger Aussage der DB sogar bis zu 37 S-Bahnen pro Stunde durch die Stammstrecke ermöglichen sollte! Der eigentliche Engpass ist laut DB auch nicht der Stammstreckentunnel, sondern der Ostbahnhof.

Hier müsste die S-Bahn ein weiteres Gleis erhalten, was einen Umbau auch der Regional- und Fernverkehrsgleise zur Folge hätte. Ein solcher Umbau ist der DB aber zu teuer (max. 200 Millionen Euro: diese Kosten sind in allen Südring-Planungen mit enthalten).

Beim Südring wurde hingegen ein Betriebskonzept unterstellt, bei dem ganze Streckenäste von der Innenstadt abgehängt werden (Tutzing und Herrsching). Trotz dieser Verschlechterungen errechnen die Gutachter 33.400 Fahrgäste mehr im gesamten S-Bahnnetz. Der Südring ist offensichtlich attraktiv genug, die künstlich vorgenommenen Verschlechterungen mehr als auszugleichen.

## Bauablauf

Die DB behauptet, dass höchstens kurzzeitige Sperrungen des Südrings für Baumaßnahmen möglich sind. Ansonsten müssten angeblich permanent bis zu 4 Gleise für Fern- und Güterverkehr zur Verfügung stehen. Solche Vorgaben erzeugen natürlich einen unnötig langsamen und teuren Bauablauf.

Dabei existieren sogar zwei Umleitungsstrecken für den Südring: über den Güternordring (der auch von Personenzügen genutzt werden kann) sowie über die Großhesseloher Brücke und Holzkirchen nach Rosenheim.

Bekanntlich ist die Kapazität des Güternordrings begrenzt, weil die S8 zum Flughafen streckenweise dieselben Gleise benutzt. Dieser Engpass verschwindet jedoch, sobald der Abschnitt von Zamdorf nach Johanneskirchen ausgebaut ist. Dieser Ausbau ist vom Freistaat bereits beschlossen worden. Dann gibt es auch keinen Vorwand mehr für übertrieben komplizierte und kostspielige Südring-Planungen. Wenn in der richtigen Reihenfolge gebaut wird (zuerst Johanneskirchen - Zamdorf und dann der S-Bahn-Südring) kann man sich also mindestens eine Milliarde Euro sparen.

Die Gegenüberstellung der Kosten läßt sich auf folgende einfache Formel bringen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1/2 · | Tieftunnel (minimal 2.000 Mio. Euro) | = | Zamdorf – Johanneskirchen inkl. Untertunnelung (ca. 400 Mio. Euro) | + | S-Bahn-Südring (maximal 600 Mio. Euro) |

Angesichts der bekannten Haushaltslage hat der Bund bereits begonnen, sinnvolle Bahnprojekte zu streichen, die deutlich weniger kosten als der Tieftunnel. Deshalb:

**Teilen Sie Ihrem Bezirksausschuß, Ihren Stadträten, Landtags- und Bundestagsabgeordneten mit, welche Projekte Ihnen wirklich wichtig sind!**

Herausgeber: Matthias Hintzen, Herzogstr. 112, 80798 München • Druck: Eigendruck im Selbstverlag

# Welche Variante bringt mehr?

AAN
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

## Variante "S-Bahn-Südring"

Mit dem Südring werden neue Stadtbereiche von der S-Bahn erschlossen!

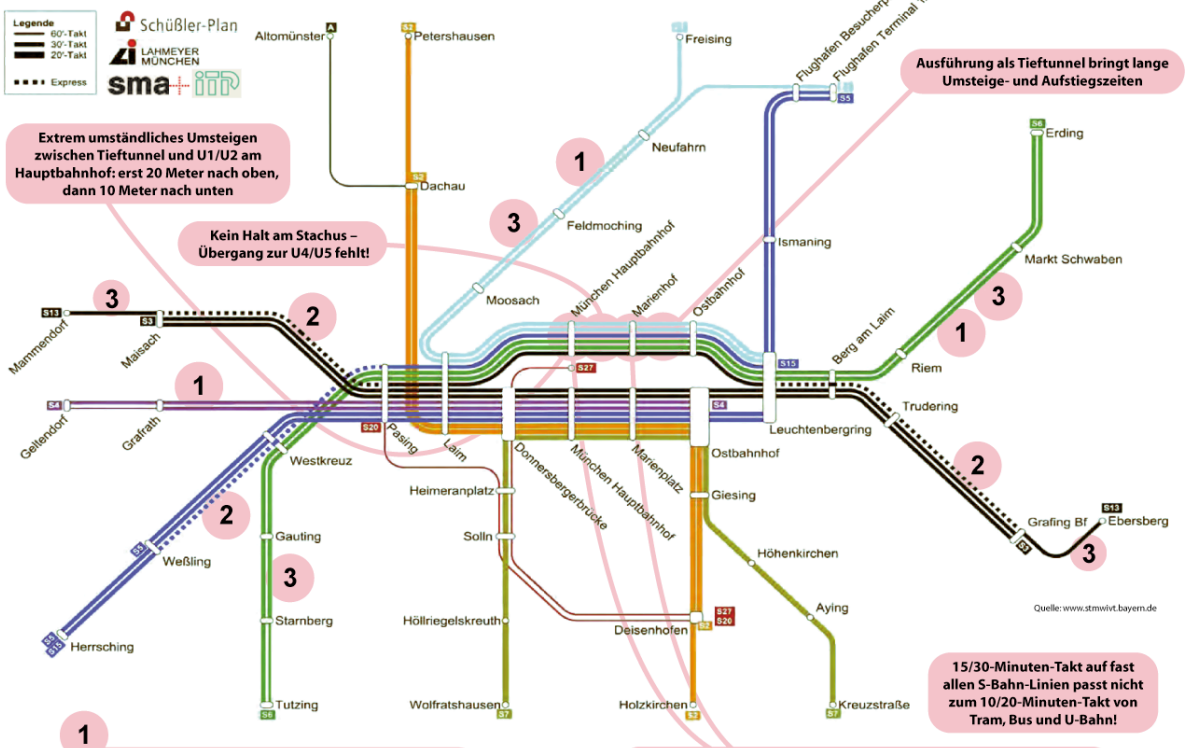
Mehr Verknüpfungen zwischen S-Bahn und U-Bahn!

Alle Züge können über beide Stammstrecken fahren. Dies ist vor allem bei Betriebsstörungen wichtig!

Ausbau des Südrings bringt zugleich Verbesserungen im Fernverkehr

Die notwendige Sanierung des Eisenbahn-südrings wird mit erledigt. Das spart Kosten!

## Variante "Zweiter Stammstreckentunnel"




Extrem umständliches Umsteigen zwischen Tieftunnel und U1/U2 am Hauptbahnhof: erst 20 Meter nach oben, dann 10 Meter nach unten

Kein Halt am Stachus – Übergang zur U4/U5 fehlt!

Ausführung als Tieftunnel bringt lange Umsteige- und Aufstiegszeiten

15/30-Minuten-Takt auf fast allen S-Bahn-Linien passt nicht zum 10/20-Minuten-Takt von Tram, Bus und U-Bahn!

1 Eine zusätzliche S-Bahn pro Stunde, aber kein Streckenausbau vorgesehen → Fahrplan wird noch unzuverlässiger

2 Expressfahrten bedeuten für die meisten S-Bahn-haltestellen nur noch 4 statt 6 S-Bahnen pro Stunde

3 Fast die Hälfte aller S-Bahn-Fahrten erschließt nur noch zwei Innenstadtbahnhöfe – ansonsten fahren die Züge komplett an der Stadt vobei!

3 Linie wird komplett in den Tieftunnel geführt: zum Stachus, Isartor, Gasteig usw. muss umgestiegen werden

# Die Stammstrecken-Planungen